SISTEMA TRIBUTARIO

Se establece su modificación integral

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de mayo de 2006

(Sin corregir)

SEÑOR PRESIDENTE (Gandini).- Está abierta la reunión.

——La Comisión tiene el agrado de recibir a la delegación de la Confederación Uruguaya de Entidades Cooperativas (CUDECOOP), integrada por la señora Zulma Perdomo, el escribano Danilo Gutiérrez y por los señores Hugo Marchese, Juan Mounie Seré, Vicente Addiego, José Alvariño y Ruben Sánchez, a los efectos de referirse al proyecto, que está a estudio, de reforma tributaria que ha sido remitido por el Poder Ejecutivo, para lo cual hemos dispuesto recibir a las delegaciones que han solicitado entrevista.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Antes que nada, queremos agradecer a la Comisión que nos haya invitado.

Voy a hacer una presentación general. Es importante que el resto de los compañeros del Comité Ejecutivo puedan relatarles el impacto que tiene la aplicación de esta reforma, tal como está planteada, sobre las distintas modalidades. Si bien representamos al conjunto, provenimos de distintas modalidades y los efectos son importantes en cada una de ellas.

Como ustedes saben, la reforma afecta a las cooperativas por la aplicación del Impuesto a la Renta de las Actividades Empresariales, el Impuesto al Patrimonio, la derogación de la exoneración de cargas sociales patronales -no en todas las modalidades porque no es idéntica en todos los casos-, y algunos artículos relacionados al Impuesto al Valor Agregado, por ejemplo en los créditos más pequeños y en condiciones equivalentes a las del Banco de la República, en los que estaban exoneradas de IVA las cooperativas de ahorro y crédito. Esto tiene un alcance general; la concepción en sí es un tratamiento idéntico de las cooperativas al régimen general de sociedades comerciales.

Nosotros tenemos varios documentos que vamos a proporcionar con estudios que se han hecho, pero no vamos a entrar en detalles. Básicamente, la doctrina es unánime -por lo menos así lo dicen los especialistas en Derecho Cooperativo- en cuanto a considerar la especificidad cooperativa en las consecuencias que tienen sobre el tratamiento tributario, que no quiere decir que deban estar exoneradas de todo; sencillamente deben tener un tratamiento acorde con su naturaleza. Así ha sido recogido históricamente en nuestro país.

Hay dos tipos de normas tributarias con relación a las cooperativas, algunas que sencillamente las consideran en especial como forma de promoción. Hemos dicho innumerables veces que nuestro país no tiene, como sucede en el resto de América Latina, un sistema de promoción del desarrollo del cooperativismo. Recién ahora, la Comisión Honoraria, con las facultades que se le van agregando, tiende a buscar la manera de facilitar el desarrollo del cooperativismo; si bien no tiene un sistema genérico, históricamente ha sido reconocido un tratamiento especial en materia tributaria, y esta es la primera vez que aparece una equiparación lisa y llana de las cooperativas con las sociedades comerciales. En otros casos ha habido alguna incongruencia en el tratamiento, pero nunca de esta naturaleza.

Por otro lado, hay normas que son de promoción y normas que no son específicas en el sentido de dar un tratamiento favorable a quienes hacen una contribución especial en materia de servicios sociales, de generación de determinados equilibrios, etcétera, a empresas de propiedad colectiva, de gestión democrática, de desarrollo de la economía popular, etcétera. Estos son algunos de los argumentos que usualmente se manejan, que derivan de la propia naturaleza. ¿Qué queremos decir con esto? Que en las cooperativas no existe técnicamente utilidades sino excedentes; y cuando se habla de utilidades, se habla de un inversor que arriesga capital, que intermedia entre la producción y el consumo y que obtiene una renta; lo que hay es una organización de los propios usuarios, de los destinatarios. La cooperativa figura como una sociedad intermedia que facilita ese sistema de ayuda mutua, y en caso de haber un excedente por el resultado no se distribuye en función del capital, sino que lo que se hace es una reliquidación de precio o una reliquidación de la remuneración al trabajo, según sean cooperativas de trabajadores o de usuarios y, por lo tanto, el precio justo deriva de allí.

La consecuencia de eso en casi todo el mundo ha sido no considerar el Impuesto a la Renta ni el Impuesto al Patrimonio, porque tampoco es un patrimonio autónomo; en definitiva, ese patrimonio es de los asociados. Y si hay alguna renta, alguna ventaja o un incremento patrimonial, es del colectivo de los asociados, que son los usuarios, los destinatarios de los servicios; y no una renta del capital, un incremento en función de las inversiones. Eso no quiere decir que no haya aportes de capital, pero la diferencia natural frente a la sociedad comercial es que es una empresa donde el trabajador, el usuario, asume el riesgo y si hay algún capital invertido, obtiene una renta; al revés de la empresa tradicional donde al trabajador se le paga una renta y el riesgo y los beneficios van dirigidos al capital, lo que ha sido reconocido históricamente. Se han hechos varios estudios sobre esto y hay uno muy ilustrativo de un catedrático catalán, que les podemos acercar. Esa especificidad cooperativa es la piedra angular de la ley general de cooperativas que se está tratando. Por lo tanto, no podemos incurrir en la contradicción de que, por un lado, hay una asimilación lisa y llana a las sociedades comerciales y, por otro, hay todo un sistema cuyo artículo central es la definición de cooperativas, que es la de la Alianza Cooperativa Internacional y la de la Organización Internacional del Trabajo. Si uno va a su contenido, en definitiva, lo que dice es lo que relataba. O sea, es una asociación de personas que se organizan democráticamente para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales por medio de una empresa de propiedad colectiva y de gestión democrática; precisamente, de lo que se está hablando es de la identidad usuario-propietario. Es una organización de naturaleza totalmente distinta. Esto está reconocido en el proyecto de ley general de cooperativas y en los principios cooperativos internacionalmente reconocidos en la Recomendación Nº 193 de la OIT. En la recomendación de 2002, que Uruguay y casi todo el mundo votó -solo se abstuvo el Gobierno australiano-, advertimos la mención a un tratamiento específico acorde con su naturaleza y funciones y permanentemente se hace hincapié en la identidad diferencial de las cooperativas.

¿Cuáles son las consecuencias de este tratamiento? Por un lado, hay que tener en cuenta que estas características tienen sus ventajas y desventajas en el funcionamiento económico empresarial. Las cooperativas son fuertes en la acumulación de capital social y de capital humano, pero evidentemente una de las dificultades que deben superar es la capacidad de realizar inversiones importantes, de acumular capital. La acumulación de capital para las cooperativas, a diferencia de lo que ocurre con otras empresas, es ventajoso porque no hay accionistas que presionen para la toma de resultados inmediatos pero, al mismo tiempo, tiene la limitación de que los socios pueden hacer aportes reducidos, que en todo caso colectivamente se van acumulando a lo largo de los años pero que de todas maneras no son significativos en el corto plazo, y cuya fuente fundamental es la reinversión de los resultados anuales. Entonces, el resultado anual colectivo declarado como renta supone una limitación muy grande al desarrollo del movimiento.

Por otro lado, si analizamos en la práctica cómo se aplica este impuesto: paga más el que gana menos. Por ejemplo, si en una cooperativa de viviendas hay cien unidades, aunque sean de propiedad colectiva y cada una tiene un valor limitado y sus titulares, en realidad, solo lo son de un derecho de uso y no uno de propiedad, la consecuencia de tratar el patrimonio colectivo como una unidad, es que la cooperativa termina pagando un impuesto que sus asociados individualmente no pagarían nunca; paga más el que gana menos.

Asimismo, nosotros decimos que en una cooperativa de trabajo el excedente anual -cuando se obtiene- es una reliquidación de la remuneración por el trabajo. Sencillamente, la gente se asigna provisoriamente lo que se denominan anticipos laborales, es decir, una partida mensual por sus ingresos, y si se obtienen ingresos mayores se redistribuyen -en general, se reinvierten- porque al final del año se asume que, en realidad, hubo una menor retribución por el trabajo que la que correspondía al resultado obtenido. Entonces, aplicar un

impuesto a la renta a este excedente sin considerar el monto de las retribuciones es aplicarlo, indirectamente, a cada uno de los trabajadores, independientemente de que ganen por debajo de los mínimos no imponibles que están previstos.

En una sociedad de fomento rural el tema es muy especial, porque legalmente una sociedad de estas características no puede distribuir un peso de los resultados; la ley impide toda distribución de excedentes anuales, es decir, que necesariamente tiene que reinvertir el 100% de lo obtenido. O sea que lo que tenemos son grupos de pequeños productores agrupados con un sistema permanente de fomento, desarrollo y servicios para que sus propias y pequeñas economías se dinamicen y puedan funcionar en forma viable. Evidentemente, aquí no estamos ante inversor alguno, no hay nadie que esté arriesgando capital en algo que no le va a dar intereses ni una participación en el resultado pero, sin embargo, este sector quedaría gravado por este impuesto. De esta manera podemos recorrer cada una de las modalidades, ya sea de usuarios o de trabajadores.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Quisiera que el señor Gutiérrez aclarara cuál sería la nueva forma de gravar las sociedades de fomento rural.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Al ser sujetos pasivos del impuesto a la renta de la actividad económica, no importa el hecho de que eso técnicamente no sea una renta de capital. En realidad lo que tenemos es un sistema cerrado de servicios donde todos los resultados se reinvierten sistemáticamente. Detraerle un porcentaje en realidad significa debilitar el servicio. No se puede gravar una remuneración al capital porque la ley original -la actual también- lo impide. No sucede lo mismo con las cooperativas; que aunque también deben conformar fondos de reserva y fondos destinados al cumplimiento de los principios cooperativos, de todas maneras, pueden tener un porcentaje que se pueda redistribuir, no en función del capital sino en función del trabajo y de los servicios. En el caso de las sociedades de fomento rural no pueden distribuir un solo peso entre los asociados y, sin embargo, el impuesto a la renta de la actividad económica las alcanza.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa quiere informar a los integrantes de la Comisión que la semana que viene, seguramente, vamos a recibir a una delegación de la Comisión Nacional de Fomento Rural que ha solicitado una entrevista. Esa reunión se acordó para el miércoles que viene y, por lo tanto, vamos a poder profundizar este tema específico con dicha delegación.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- En cuanto a las normas promocionales que tienen que ver, sobre todo, con algunas ramas que han sido alcanzadas por los aportes patronales, podemos decir que hay una consideración distinta de las cooperativas. Toda norma tributaria supone, sin duda, un tratamiento específico para los distintos componentes de la economía de la sociedad. Es una forma de redistribuir la riqueza. Hasta ahora hemos tenido una serie de normas que no incluyen toda la promoción que el cooperativismo requiere. Nosotros somos conscientes de que el Estado debería jugar un rol mucho más activo sobre el particular. Lo que hay son normas que, de alguna manera, muestran una consideración especial por organizaciones que prestan servicios sociales, que participan de políticas sociales que son una manera de acumular esfuerzos de pequeñas unidades productivas en red, fomentan la asociación, la organización de la sociedad y un porcentaje importante de sus excedentes es volcado a educación cooperativa y a una cantidad de servicios de acuerdo con los principios cooperativos. Por extensión, en realidad, lo que hacen es ahorrarle al Estado costos adicionales de políticas públicas. Por ejemplo, las cooperativas de vivienda están exoneradas de determinados impuestos pero, en general, crean gimnasios, bibliotecas y servicios de extensión a la comunidad. Esto se denomina destino desinteresado de los excedentes que, además, por obra de la ley debe considerarse. Por lo tanto, no tenemos solamente una carga igualitaria en las sociedades tradicionales, sino que por obra de la ley -esa es la dinámica del funcionamiento de las cooperativas- deben volcar un 20% o un 30% de sus resultados a fondos comunes que no son repartibles, y no solo al fin del Ejercicio, ya que en caso de disolución también lo son. A estos fondos que no son repartibles, que deben acumular las cooperativas año tras año, ahora se les suma el impuesto; ese porcentaje también queda cubierto por el gravamen. O sea que hay una acumulación de cargas que a las cooperativas le resulta totalmente pesado.

Como decíamos, se deben considerar los distintos actores económicos. No es cierto que una reforma tributaria, por más que iguale, esté igualando; lo que hace es transferir recursos de un lado a otro. En este

caso la transferencia la vemos desde el sector de la economía social hacia otros sectores que se verían beneficiados. Es natural que dentro de las políticas nacionales se atraiga a inversores y capitales, pero nosotros vemos un tratamiento fuertemente favorable a la inversión extrajera directa. Nosotros no decimos que eso esté mal, lo que decimos es que aspirar a un Uruguay productivo supone también tratar de fomentar la inversión nacional, la pequeña y mediana empresa, las organizaciones de la economía social y favorecer la acumulación de esfuerzos de quienes proporcionan la mayor parte del trabajo nacional y provocan los equilibrios necesarios para que en este país se pueda vivir. En definitiva, estas personas son las que no se van a ir en circunstancias adversas o ante la menor oportunidad de relocalización de emprendimientos. No estamos haciendo una oposición de intereses sino sencillamente tratando de ser consecuentes con lo que ha sido este tipo de organizaciones populares en toda su vida. En definitiva, lo que decimos es que la consecuencia será cargar mayores costos al Estado, porque hay una cantidad de servicios donde la economía social, en particular el cooperativismo, puede contribuir eficazmente, inclusive, en el desarrollo de políticas públicas; por algo se está presentando el proyecto de ley de cooperativas sociales. La suspensión, el debilitamiento o la desaparición de las cooperativas tiene consecuencias para el bolsillo de la clase trabajadora, para los sectores sumergidos. Si se quiere buscar las compensaciones, evidentemente, resulta más caro y si no se compensa es más caro todavía. Entonces, se va a reducir la recaudación, porque lo que se hace es prácticamente es dar la partida de defunción a muchas cooperativas o, por lo menos, se las debilita fuertemente. Además, esto es consecuencia de todo un proceso donde el movimiento ha resultado muy castigado durante mucho tiempo. El movimiento de cooperativas no se encuentra en un momento de auge y si se aprueba esta reforma tributaria va a costar mucho absorberla.

Hace poco, aquí mismo en una Comisión decíamos que la ley que limitó las retenciones para los préstamos al consumo y las que tenían las cooperativas de ahorro y crédito de consumo -que se hizo con la mejor intención de que el trabajador por lo menos mantuviera un porcentaje de su salario líquido-, tuvo como consecuencia una reducción del 30% de los ingresos de las cooperativas de consumo. Ahora agreguémosle el tema de los aportes patronales y ahí vemos que también hay que ser consecuentes. Por ejemplo, en materia tributaria las cooperativas de consumo y otras, son tratadas de la misma manera que el comercio tradicional y las cadenas de supermercado. Sin embargo, en el momento de establecerse los Consejos de Salarios resulta que el salario del trabajador de las cooperativas de consumo es dos o tres veces mayor y, por lo tanto, los aportes obreros ya superan la suma de aportes obreros y patronales de otro tipo de empresas. Entonces, de alguna manera debemos ser consecuentes porque si la naturaleza juega en favor de la dignidad del trabajo también debe jugar en favor de la promoción de un tipo organizativo que promueva esa dignidad del trabajo.

Por último, en cuanto a las cooperativas sociales, para nosotros es un tema emblemático. En una Comisión decíamos que cuando estuvimos participando en la OIT cuando se sancionó la Recomendación, veíamos que había un gran acuerdo por parte de todos los países pero algunos sobre bases distintas. Algunos veían a las cooperativas como un instrumento de compensaciones, con una situación de desequilibrio cada vez mayor, de concentración económica, como una consecuencia del dominio universal de las multinacionales. Para eso servían las cooperativas, porque de alguna manera lo que hacían era permitir la supervivencia aún en situaciones de inequidad y trataban de disminuir las inequidades.

Otros -que por la historia de nuestro país y la visión en general- lo que quieren es un desarrollo equilibrado del país y nosotros queremos que las cooperativas contribuyan a eso, a un desarrollo equilibrado del país. Por ejemplo, respecto a las cooperativas sociales que apoyamos sin límite -con ello no decimos que estamos cambiando moneditas-, sea cual sea el resultado de la aplicación de la legislación futura, en la medida en que podamos, vamos a poner todo nuestro esfuerzo para promoverlas, pero no tiene sentido que para sectores excluidos se apliquen todas las exoneraciones imaginables y que para las otras cooperativas de trabajo que son también de trabajadores organizados -tan dignas como las otras- se tienda a distribuir esos puestos de trabajo. Sacar a algunos de la exclusión y, al mismo tiempo, provocar exclusiones es una incongruencia demasiado grande.

Quería que los compañeros dieran un panorama del impacto que tendría la aprobación de este proyecto de ley.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Antes que nada quiero agradecer la presencia de esta delegación por ilustrarnos a todos sobre este tema.

Hace un tiempo vengo escuchando el comentario de que esta reforma tributaria le da un golpe de muerte al cooperativismo. Me gustaría que nos hicieran llegar la lista de los distintos artículos que ustedes creen que de aprobarse con esta redacción perjudicarían seriamente al movimiento cooperativo. Me gustaría que nos alcancen ese trabajo porque nos facilitaría no olvidarnos de algo, ya que estamos en el afán de defender y de proteger el cooperativismo y no quisiéramos que de pronto se nos escapara algún detalle por lo compleja y grande que es esta reforma tributaria.

Quisiéramos que en los próximos días nos hicieran llegar un memorándum en el cual nos indiquen que tal o cual artículo les perjudicaría, con un pequeño comentario al respecto. Nosotros tenemos esa misma sensación que ustedes nos están dando -es una apreciación personal- en cuanto a que esta reforma tributaria perjudica a todo el mundo, y a ustedes en particular. Por este motivo, nos gustaría tener un informe al respecto en detalle para tratar de convencer al Ministro de Economía y Finanzas de que no está en el buen camino y que modifique algunos de estos artículos.

SEÑOR ASTI.- Es un gusto tener a estos invitados en la Comisión.

A lo manifestado por el señor Diputado González Álvarez, me gustaría que se agregaran algunas propuestas en cuanto a cómo encarar esta visión que tiene la reforma tributaria, que implica un cambio importante en todo el sistema tributario, entre otras cosas, con la imposición del impuesto a la renta de las personas físicas.

Escuchábamos muy atentamente cómo los excedentes, por ejemplo, en el tema de las cooperativas de trabajo, podrían implicar un aumento de la tributación global cuando en general a cada uno de los integrantes de las cooperativas les corresponde tributar, y cómo podían adecuarse aquellos que por percibir una determinada cantidad serían gravados por el Impuesto a la Renta de las Personas Físicas. Entonces, se plantea cómo podríamos establecer mecanismos de compensación entre el nuevo gravamen que tendría la cooperativa como persona jurídica y sus integrantes. De la misma forma se podrían manejar -en este tema también es importante el aporte del movimiento cooperativo- algunas normas de evaluación de activos, fundamentalmente para la aplicación del Impuesto al Patrimonio, respecto a aquellos que en realidad no son disponibles para las cooperativas. Entonces, a través de una legislación específica del Impuesto al Patrimonio o, inclusive, del Impuesto a la Renta Empresarial, se podrían excluir de los gravámenes. Aunque partimos de la base de que todas las rentas empresariales estarían gravadas, se podrían excluir algunas de esas rentas por el carácter cooperativo de esas empresas.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Podemos agregar algunos detalles pero ustedes saben que la Comisión Honoraria del Cooperativismo tiene siete miembros de los cuales tres fueron sugeridos -no todos son nombrados por el Presidente de la República- por la Confederación e, inclusive, algunos integran el Comité Ejecutivo. Allí hay una propuesta muy concreta de cuatro artículos donde prácticamente se cubre ese universo. De todas maneras, creo que después es importante ir al detalle.

Estos artículos prácticamente cubren un porcentaje altísimo de la problemática de las cooperativas. Puede haber casos muy especiales como lo que plantean las cooperativas de vivienda en cuanto a cómo se va a componer el Fondo Nacional de Vivienda, es decir, si hay alguna previsión que sustituya aquel porcentaje que automática y supuestamente iba a cubrir el Fondo Nacional de Vivienda. Nosotros adherimos al planteo de la Comisión Honoraria del Cooperativismo -el compañero Alvariño tiene en su poder los artículos-, aunque creemos que no es un tema acabado.

En ese sentido, me parece interesante la intervención del señor Diputado Asti. En la ley general de cooperativa nosotros no incluimos el tema tributario por dos razones. Una de ellas, porque en general se cree que todas las modificaciones legales y los planteos que realizamos pasan por consideraciones especiales. Sin embargo, nosotros dijimos que en este tema vamos a trabajar técnicamente en lo que es el tema cooperativo sin tocar aspectos tributarios. Y, la otra, porque era una propuesta que partió del Parlamento y, por tanto, la iniciativa corresponde al Poder Ejecutivo. Además, creo que un tratamiento maduro del tema cooperativo supone también el tema de promoción, contralor y cómo sustentarlo. Creemos que no debemos evitar esa discusión sino hacerla en su debido momento. Como tenemos la esperanza de que en breve se apruebe ese proyecto -aquí está el Presidente de la Comisión que podrá decirlo-, creemos que la incorporación de algunos componentes que tengan que ver con el tratamiento tributario en el futuro, se pueden discutir en profundidad. Tal vez sea bastante complejo incorporarlo dentro de una reforma tributaria global pero hay que analizar

cómo se sostiene, cómo se promueve, de qué manera hay garantías para que un órgano de contralor pueda ejercer su contralor seriamente, qué fuentes tiene esa Comisión u órgano que se cree y de qué forma el movimiento en su conjunto se retroalimenta y permite un crecimiento de la economía global y del movimiento cooperativo en sí; no existe razón alguna para dejar de discutir estos asuntos, por el contrario, en la región vemos que se aborda el tema de las cooperativas y que hay modalidades tributarias que contemplan esos aspectos, que son equitativas, que permiten que cooperativas más fuertes aporten dentro de su naturaleza, sin perder su identidad, al desarrollo colectivo del movimiento. Creo que nos debemos esa discusión.

Vamos a revisar si hay algún otro artículo que no creamos conveniente pero, debemos decir que adherimos a la propuesta de la Comisión Honoraria del Cooperativismo porque nuestros delegados han participado en ella y coincidimos plenamente con ellos.

SEÑOR ALVARIÑO.- La Comisión Honoraria trabajó sobre esto e independientemente de que represente una parte de lo que vamos a tener que hacer desde CUDECOOP, queremos realizar algunas modificaciones e introducir algunos artículos con el objetivo de que esto no sea tan perjudicial. Particularmente -pertenezco a las cooperativas de trabajo-, nos resulta un panorama de arrasamiento del sistema, de la forma, de la herramienta cooperativa de trabajo. Estamos trabajando con cooperativas sociales desde hace muchos años. Al respecto, ya se aprobó en la Cámara de Diputados un proyecto relativo a estas y me imagino que todavía faltará aprobarse en el Senado. Ustedes bien saben que normalmente las cooperativas de trabajo se gestan a partir de graves problemas de la gente. Cuando no tiene trabajo se juntan para formar una cooperativa y se dedican a limpiar edificios, el Miguelete o el Pantanoso, ganan $ 15 o $ 16 la hora y sobreviven gracias a que tienen alguna exoneración. Lo planteo claramente y sin ir a la cuestión doctrinaria porque los ejemplos prácticas evidencian las necesidades y aclaran el panorama.

Pensamos que esta reforma, en lo que se refiere a las cooperativas de trabajo y fundamentalmente a la exoneración de los aportes patronales, dejaría el terreno absolutamente arrasado. Ustedes saben que el movimiento de cooperativas de trabajo emplea a alrededor de once mil trabajadores. Serían once mil trabajadores más o menos que se quedarían sin trabajo, lo que ocasionaría un grave problema para el Estado.

Básicamente, vemos una falta de perspectiva, en el sentido de que este proyecto nos deja sin la eventualidad de un desarrollo armónico, de una sociedad un poco más justa e incluyente. Pensamos que genera una contradicción dentro de las mismas políticas de Gobierno. Creemos que las políticas hacia las cooperativas tienen que ser una cuestión de Estado, si es que queremos desarrollar un país más justo, más armónico e incluyente.

Concretamente, queremos plantear algunas modificaciones respecto a los artículos 101, 16, 53 y 79. Después del artículo 53 proponemos introducir un nuevo artículo, titulado "Cooperativas y Sociedades de Fomento Rural" que establezca: "Las cooperativas y sociedades de fomento rural, dada su propia naturaleza jurídica, no estarán comprendidas por este impuesto y mantendrán las condiciones hoy establecidas para toda modalidad". Estamos hablando del IRAE.

También proponemos eliminar "in totum" el artículo 101, que establece: "Exclúyese el Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas de la exoneración dispuesta por el artículo 5º de la Ley Nº 17.794 de 22 de julio de 2004". La Ley Nº 17.794, de 22 de julio de 2004, es la última ley que da marco a la situación de las cooperativas de trabajo. Logramos mejorar una ley muy vieja que teníamos, la modificamos, y ahora retrocedemos cuarenta o cincuenta años, si es que empezamos a derogar este tipo de cuestiones.

Asimismo, proponemos agregar al artículo 78 una excepción más, quedando redactado de la siguiente manera: "Derógase a partir de la vigencia de la presente ley todas las exoneraciones y reducciones de alícuotas de aportes patronales de contribuciones especiales de seguridad social al Banco de Previsión Social, con excepción de:

A) Las que refieren a Instituciones comprendidas en los artículos 5º y 69 de la Constitución de la República.

B) Las establecidas a partir de tratados internacionales celebrados por la República, aprobados a través de normas legales.

C) Las cooperativas y sociedades de fomento rural, que mantendrán las condiciones hoy establecidas para cada modalidad".

Quiere decir que agregaríamos un literal, a fin de introducir a las cooperativas y sociedades de fomento rural.

En cuanto al Impuesto al Valor Agregado, el literal D) del artículo 16, quedaría redactado de la siguiente manera: "D) Por agregación de valor en la construcción sobre inmuebles se entenderá la realización de obras bajo la modalidad de administración, cuando tales inmuebles no se hallen afectados a la realización de actividades que generen ingresos gravados por el Impuesto al Valor Agregado ni rentas computables para el IRAE y el IMEBA por parte del titular de la obra, excepto las obras realizadas por cooperativas de vivienda".

El artículo 17 modifica el primer literal del artículo 6º, quedando redactado de la siguiente manera: "[...] las cooperativas de ahorro y crédito, salvo los créditos menores de 250 Unidades Reajustables y cuyos intereses no superen el del crédito social del Banco de la República". Son todas propuestas.

El artículo 25 modifica el artículo 18, cuyo literal H) refiere a "Transporte terrestre de pasajeros". Se cree conveniente eliminar dicho literal, que se refiere al IVA en el transporte de pasajeros.

SEÑOR MARCHESE.- Soy fiscal de CUDECOOP, pero mi cooperativa de base es de consumo.

Me voy a referir concretamente a un aspecto que acá estamos simbolizando, es decir, la unión monolítica del movimiento cooperativo en este tema. Aquí hay representantes de cooperativas de ahorro y crédito, de producción, de la parte rural y de consumo. Faltan algunos integrantes que no están en CUDECOOP, en el Comité Ejecutivo o en la Comisión Fiscal, como los de seguros, etcétera.

Me voy a referir a algunos temas globales, pero siempre tendiendo a defender las cooperativas de base que represento, que son las de consumo. Las cooperativas de Gobierno en el área social y comunitario son aliadas en la consecución de un objetivo común, que es mejorar las condiciones de la gente como, por ejemplo, cuando se intenta formalizar actividades comerciales o productivas en sectores de bajos ingresos o marginales. Cuando se promueve una cooperativa de carácter social se está contribuyendo significativamente a que sus actividades ingresen en el círculo formal de la economía, cosa importante para este país. También debemos valorar lo que significan las cooperativas para el Estado y para la competencia, en cuanto a que son testigos de la formalidad y transparencia de sus actividades. Teniendo en cuenta las expresiones vertidas en televisión por el señor Zaidensztat, queremos recordar que las cooperativas, en materia de condiciones laborales, estabilidad y seguridad social, no necesitan que la DGI esté continuamente encima de ellas. Nosotros estamos auditados, entre otros por la Auditoría Interna de la Nación. Nuestros pagos, nuestros tributos son completamente cristalinos. Si se derogan las exoneraciones, las economías internas de las cooperativas se verán afectadas, pues su actual estructura de costos se incrementará por los nuevos tributos, que la posicionarán fuera del nivel de competencia actual, lo que operará a favor de las empresas de capital. Un punto crucial es la competitividad, que este Gobierno tiene en la mira, al igual que todos los Gobiernos del mundo. No es lo mismo un sueldo de un empleado de un supermercado que un sueldo de un empleado de una cooperativa de consumo. Debido a esa forma de distinguir los sueldos de manera honrosa nos hace perder competitividad. Ese tema debe ser tomado oportunamente.

En mi casa tengo tres banderas y una de ellas corresponde a la de la gesta libertadora de nuestro país, que dice "Libertad o muerte". Para el cooperativismo la consigna es: "Exoneraciones o muerte".

SEÑORA CHARLONE.- Me gustaría que nos hicieran llegar por escrito la versión que aquí se ha manifestado respecto a las modificaciones a los artículos en cuestión.

También quiero decir que nuestra fuerza política es especialmente sensible al desarrollo del cooperativismo. Como en reiteradas oportunidades lo ha manifestado el señor Ministro de Economía y Finanzas, la reforma tributaria está en el Parlamento y es un tema abierto. Por lo tanto, los planteos que están haciendo los tomamos con particular preocupación.

SEÑOR ADDIEGO.- Nosotros estamos acá por el cooperativismo de vivienda, no solamente por FUCVAM, sino que también queremos llevar adelante la voz de FECOVI, de la Federación de

Cooperativas de Vivienda.

Esta reforma tributaria es un golpe muy fuerte para todo el cooperativismo de vivienda. Hasta ahora, de una forma u otra, hemos prestado grandes servicios a la sociedad, sobre todo a la más difícil, a la sociedad excluida. Junto con el Ministerio de Desarrollo Social estamos llevando adelante planes de integración social. Es público y notorio que el Ministerio ha desarrollado, a través de las federaciones, sobre todo de FUCVAM, el plan más acabado y concreto de integración social. No solamente les damos herramientas para que trabajen, sino también cursos de integración.

La reforma tributaria vuelve a castigar a las cooperativas de vivienda y prácticamente en mi modesta opinión es un golpe más que se da contra una gran ley que existió y salió de nuestro Parlamento, que es la ley de viviendas. Paulatinamente se eliminó el Fondo Nacional de Vivienda y lo único que quedan son partidas fijas, a voluntad del Ministerio de Economía y Finanzas. Lo que se reintegra por parte de las cooperativas se diluye nuevamente en el gasto público en general. Si bien se elimina el aporte, la Auditoría Interna de la Nación marcó US$ 148:000.000 en un período de cinco años, y lo que nos fija actualmente el Presupuesto son US$ 200:000.000 para cinco años. El déficit de vivienda va a seguir acrecentándose.

Las cooperativas de treinta y treinta y cinco años han construido salones comunales donde se imparte gimnasia y deportes a toda la juventud, no solo de la cooperativa, sino de todo el entorno social. Tenemos policlínicas mantenidas y abastecidas por las propias cooperativas, que no están abiertas solamente a los socios sino al entorno social, que en el noventa por ciento de los casos es el entorno difícil que rodea el cordón de la ciudad.

Hemos construido escuelas que hemos donado a Primaria. Como forma de colaborar con la gente trabajadora, dentro de nuestros lugares y locales comunes desde hace treinta años mantenemos a niños preescolares. Eso no se compensa de ninguna manera. Actualmente, nos eliminan la contribución al Impuesto a Primaria.

Creo que esta es una forma de castigo muy severo a la sociedad que ha tratado de integrar a todo el mundo y que ha sido, es y seguirá siendo un polo de integración social. Creo que esta reforma tributaria no apuesta a esto. Honestamente les digo que yo siento que lo que sirve son las grandes empresas, que lo que sirve son los grandes conglomerados.

La ley de reforma tributaria también nos castiga por el Impuesto al Patrimonio. ¿Por qué digo esto? Porque vayan ustedes a poner un valor a lo que es el Complejo Bulevar; vayan ustedes a poner un valor impositivo o de recaudación a lo que es el Complejo José Pedro Varela, que abarca desde Avenida Bolivia hasta lo que se llamaba Veracierto, desde el fondo del Parque Rivera hasta más allá de Camino Carrasco; son miles y miles de viviendas. Entonces, a efectos de una reforma tributaria, ¿vamos a tomar esto como un valor muy superior a residencias en Punta del Este que cuestan US$ 2:000.000 o US$ 3:000.000? Señores, creo que estamos disparatando. Estoy proponiendo que se tome en cuenta todo eso. Creo que ustedes son conscientes de la situación, y me gustaría que en algún momento esta Comisión pudiera recibir a las cooperativas de viviendas, a las cooperativas que son verdaderas cooperativas. Nosotros desde hace treinta años venimos denunciando las falsas cooperativas, y nos parece un error que para eliminarlas, quieran eliminar todo el movimiento cooperativo de viviendas.

Nosotros siempre hemos pagado y queremos seguir pagando. Queremos que lo que nosotros devolvemos no vaya única y exclusivamente a cooperativas, pero sí a un fondo de compensación para todo el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Con esto no estoy diciendo que lo queremos exclusivamente para el movimiento cooperativo; no para todos es la bota de potro. Nosotros nos jugamos a eso y creo que es una herramienta social que no puede ser tratada de la misma manera que una gran inmobiliaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que la delegación invitada ha hecho manifestaciones sin duda muy fuertes, ha hablado de partida de defunción del movimiento cooperativo, de cierre o desaparición de cooperativas, de fuentes de trabajo, de formas de producción y escuchado por parte de miembros de esta Comisión, tanto del Gobierno como de la oposición, que existe la mejor disposición y voluntad de modificar la propuesta del Poder Ejecutivo, y ha quedado constancia de eso. Hemos tomado nota de las valoraciones, las críticas y observaciones que se han hecho y, sin duda, en el trabajo que queda que es bastante árido, los volveremos a convocar formal o informalmente.

Además, les decimos que estamos abiertos para la solicitud de entrevistas de otras cooperativas -específicamente integrantes de CUDECOOP- a efectos de plantear aspectos puntuales.

A su vez, queremos decirles que hemos auscultado informalmente entre los miembros de la Comisión la voluntad, si fuera necesario, de introducir modificaciones a la legislación para diferenciar lo que es una cooperativa de lo que se viste de cooperativa para utilizar las prerrogativas tributarias u otras que estas tienen y de esa manera disfrazar una actividad mal utilizando al cooperativismo. Por tanto, si sobre esto hay propuestas concretas, también serán bien recibidas.

Agradecemos la visita y quedamos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación de CUDECOOP)

(Ingresa a sala una delegación de CUTCSA)

——La Comisión le da la bienvenida a una delegación de CUTCSA, integrada por su Presidente, señor Juan Salgado y por el Gerente General, señor Fernando Barcia, que han venido a referirse a la reforma tributaria remitida por el Poder Ejecutivo.

Pedimos disculpas por la demora en atenderlos, que se debió a que la entrevista con la anterior delegación fue más larga de lo previsto.

SEÑOR SALGADO.- Antes que nada, quiero agradecer que nos hayan recibido en esta Comisión.

Creímos importante tener esta reunión y exponer en esta Comisión de Hacienda algunos de los efectos que tiene esta reforma tributaria sobre el precio del boleto, para centrarlo en el lugar donde debe ir.

Lo que vamos a plantear aquí no es la incidencia que pueda tener la reforma tributaria sobre la economía de las empresas, sino que nuestra preocupación -y es lo principal que nos llevó a venir a plantearlo a esta Comisión- es el peso de estas medidas sobre el precio del boleto.

Como ustedes sabrán, el transporte vivió un momento de crisis muy agudo durante varios años; casi diez años de caída constante en la venta de boletos. Nosotros ya vivimos la situación de ir trasladando costos; inclusive, los costos de la propia caída de la venta de boletos, trasladándolos al precio de la tarifa. Era un espiral que se recorría, y terminaba trasladándose a la tarifa; y el aumento de tarifa terminaba siendo uno de los elementos más importantes para que nuevamente se perdiera más mercado. Como referencia podemos decir, por ejemplo, que en 1994 el mercado urbano de Montevideo vendía 355:700.000 de boletos al año y llegamos al año 2003, que fue el piso del mercado, vendiendo 225:000.000 de boletos.

Queremos trasmitir que desde nuestro punto de vista se ve tan importante cualquier medida que afecte, fundamentalmente, el precio que para que se tenga una idea podemos decir que en cinco meses, de agosto a diciembre de 2002, el mercado total de ventas de boletos perdió 19:000.000 de viajes. Eso es lo que nos preocupa y lo que queremos trasmitir a esta Comisión.

Actualmente el boleto está gravado por el IVA, pero hay un mecanismo que permite su neutralidad. Por lo tanto, este impuesto no provoca absolutamente ningún efecto sobre la tarifa. El IVA de compra de una empresa de transporte ronda el 5%, aunque en algunos caso puede ser un poco más. Entonces hasta llegar al 14% que tiene actualmente, se produce la neutralidad por medio de certificados que se pueden utilizar hasta el 10% -se utiliza siempre menos- y con eso queda el IVA neutro. En este caso el IVA va a pasar a ser del 10% -va a bajar para el precio del boleto-, pero no va a tener la posibilidad de la neutralidad. Por lo tanto, la diferencia entre el 5% de compra, que las empresas pueden deducir, y el 10% del IVA es la que se debería trasladar al precio del boleto, que es de setenta centésimos.

Por otro lado, la suspensión de la exoneración de aportes patronales beneficia a un sector del transporte de pasajeros y a otro lo perjudica. Beneficia a aquellos que no tenían la exoneración y pagaban un 12,5% y ahora pagarán el 7,5%, y perjudica al transporte urbano, al departamental de todo el país, a los taxis, los remises y al transporte interdepartamental que va hasta 60 kilómetros de Montevideo. La incidencia de esta

eliminación de exoneración de aportes patronales representa, aproximadamente, treinta y cinco centésimos en el precio del boleto. Nos preocupan las dos cosas.

SEÑORA CHARLONE.- Disculpe mi ignorancia, pero quisiera saber quiénes serían los que actualmente estarían pagando el 12,5% por aporte patronales.

SEÑOR SALGADO.- Las empresas interdepartamentales y de larga distancia internacionales.

Entonces, estamos viendo que el boleto, con las nuevas tarifas, el IVA al 10% y la eliminación del COFIS - que también está dentro de esta reforma tributaria- estaría aumentando no menos de $ 1. Nosotros tenemos algunas propuestas e ideas -eso es lo que nos trae aquí- que queremos compartir con ustedes para ver si, de alguna manera, podemos atenuar -ese es el objetivo final- el peso de estas medidas en el precio del boleto.

Por ejemplo, una de nuestras propuestas tiene que ver con la deducción de algún costo de las empresas, como crédito de IVA que se da en el transporte de carga. El 40% de lo que pagan de peaje estas empresas se puede deducir como IVA comprado. Esa sería una forma de incrementar el porcentaje del 5% para tratar de estar lo más cerca posible del 10%, que es lo que se paga. En nuestro caso no podríamos hablar de peajes, pero podríamos incluir un porcentaje del gasoil que se gasta, otro de los pagos del Banco de Previsión Social que hacen las empresas de transporte o, inclusive, el pago de los aportes patronales.

Otra medida que nos parece que podría ayudar a mejorar la situación es la aplicación de la tasa básica del IVA, sustituyendo al IMESI en el gasoil. No estamos hablando del total, porque no lo precisaríamos para que llegara a ser neutro. De esta forma llegaríamos al 10% y neutralizaríamos el impacto del IVA en el boleto.

La otra propuesta refiere a una adecuación del crédito especial del IVA.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- En la actualidad el gasoil paga IMESI- ¿Usted quiere eliminar el IMESI e incluir el 22% o 23% de IVA?

SEÑOR SALGADO.- Estamos hablando de disminuirlo no de eliminarlo. Lo que queremos es disminuir el IMESI y que pase a ser IVA.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Actualmente no se paga IVA y paga IMESI. Entonces, la propuesta sería que no se pague más IMESI sino IVA.

SEÑOR SALGADO.- Actualmente el gasoil paga IVA a la tasa mínima. Lo que estamos proponiendo es que pase a la tasa básica de IVA. De esta manera no se elimina pero se reduce.

Como estaba diciendo, la otra propuesta que nos parece que puede ser viable es la gradualidad en la aplicación del IVA en el precio del boleto. No es lo mismo que el 1º de enero de 2007 todo esto recaiga en un aumento del precio, además del resto de los aumentos e insumos normales que debe pagar una empresa de transporte como salarios, combustible, etcétera, a que se pueda mantener el IVA en el boleto pero haciéndolo en forma gradual a lo largo del tiempo. Nosotros proponemos generar un crédito -como existe actualmente- por el 100% al principio y después ir bajándolo. Lo que proponemos es bajar ese descuento un 25% por año. De esta manera el aumento de los setenta centésimos no se va a producir en una sola oportunidad, sino que se va a poder hacer en forma gradual en los distintos aumentos o en los redondeos de tarifa, que siempre son de cincuenta centésimos. Entonces, en cuatro años, se puede lograr el objetivo de que el boleto pague IVA. Lo que no queremos, reitero, es que el aumento de setenta centésimos no se realice en una sola oportunidad.

Cuando se habla de que el boleto va a estar gravado por IVA no se dice que quien lo compre va a poder deducirlo; nadie tendrá que guardar su boleto para poder deducir el IVA. Creemos que puede haber alguna fórmula que, a su vez, promueva e incentive el uso del transporte público. Estamos hablando de la preventa de boletos, mecanismo que las empresas ya tenemos desarrollado. Consideramos que las empresas en general podrían interesarse en entrar en el mecanismo de la preventa de boletos a fin de asegurar el transporte para sus funcionarios y deducir el IVA. Además, cuando esta ley entre en vigencia vamos a tener funcionando la tecnología adecuada para este mecanismo, a pesar de que actualmente está desarrollado para venderle boletos a las empresas. Pensamos que a las empresas les va a interesar comprar los boletos y dárselos a sus

trabajadores para que puedan ir a trabajar sin problemas, ya que en muchos casos estos no pueden concurrir a sus empleos porque no tienen dinero para pagarlo. De esta manera se podría incentivar el uso del transporte público.

SEÑOR DELGADO.- Estaba conversando con compañeros del Partido Nacional de la preocupación que genera el impacto de la reforma tributaria, sobre todo, en el transporte y, particularmente en el de pasajeros por el aumento del precio del boleto. El precio del crudo a nivel internacional y su aumento -que, aparentemente, es imparable por el momento- constituyen una señal, más que amarilla, roja, sobre cómo puede ser el futuro en el costo del transporte colectivo para los uruguayos y las uruguayas que lo utilizan. ¿Qué quiero decir con esto? En el día de hoy la empresa CUTCSA ha manifestado ciertas ideas que no sé si estarán en el marco de esta reforma pero algunas de ellas ya las estamos tratando. Hemos convocado al señor Ministro de Industria y Energía a la Comisión respectiva para analizar algunos temas de fondo y que están pendientes de discusión en el país como, por ejemplo, el componente impositivo de los combustibles.

Entonces, en este marco de situación, con un incremento constante del precio del crudo, creo que empezar a discutir el cambio de tributación del IMESI por el IVA y subir las tasas para permitir una mayor deducción es, en alguna medida, una solución que se está pidiendo a gritos por todos los sectores que hoy utilizan el gasoil como un elemento fundamental, como es el transporte. Además, debemos tener en cuenta que el precio del combustible incide cada vez más en los porcentajes de costos de las empresas. Hace un tiempo tuvimos oportunidad de ver un comparativo de cómo fue incidiendo -y subiendo- el precio del insumo combustible en el componente costo de las empresas, y en algunos casos es alarmante; en pocos años se ha duplicado el impacto que ha tenido el incremento del combustible -en este caso del gasoil- sobre el costo de las empresas y esto a la larga o a la corta se termina trasladando al boleto.

Por tanto, felicito estas iniciativas que coinciden con varias de las propuestas que venimos estudiando en la Comisión de Industria, Energía y Minería. Reitero que hemos citado al Ministro de Industria, Energía y Minería a fin de hablar del componente impositivo de los combustibles y además acerca de algunos temas ingeniosos relativos a la preventa del boleto. Son propuestas que en el Partido Nacional se han manejado hace algún tiempo y coincidimos en que se pueden instrumentar.

SEÑOR SALGADO.- En resumen vemos que el mayor impacto lo tiene la incorporación del IVA, y la exoneración de aportes. Si bien este último aspecto es importante, nosotros vemos como muy importante la equidad en un mismo sistema. En Montevideo hay cinco empresas -no tenemos en cuenta la conformación social de cada una de ellas-, dos son sociedades anónimas y tres cooperativas. Durante toda la vida la historia que conozco de las sociedades anónimas es que siempre hubo inequidad. Las sociedades anónimas siempre pagaron los aportes patronales, y esto es una incidencia muy importante porque si ese 7,5% genera algo así como $ 0,35, el 12,5% que era lo que se pagaba, genera prácticamente el doble.

En el tema de exoneración de aportes lo que esperamos es que exista equidad en todas aquellas empresas que cumplen un mismo servicio, que tienen una misma obligación, que tienen una tarifa única para todo el sector y que, en definitiva tengamos los mismos costos. Esa diferencia se soluciona a partir de julio de 2001, cuando una ley de urgencia establece la exoneración de aportes patronales para todo el sector del transporte urbano, departamental hasta 60 kilómetros de Montevideo, taxis y remises. Allí se equipara y a partir del 2001 hasta la fecha tenemos las mismas condiciones de competencia con las mismas tarifas y obligaciones. Nos parece que debía encontrarse una solución al respecto, que debería ser igual para todo el sector porque, en definitiva, más allá de ser cooperativa o sociedad anónima, hay dueños, empleados, trabajadores que tienen los mismos salarios, los mismos convenios salariales para todo el sector, un mismo combustible para todo el sector y una misma tarifa para todo el sector. Por tanto, todo el sector debería tener las mismas obligaciones tributarias.

Estas son algunas de las propuestas que al día de hoy se nos ocurre que se deberían analizar. El tema del IVA nos atañe a todos. Reitero que después de diez años de caída constante lo que más nos preocupa es tener que incrementar costos al precio del boleto, más allá de los costos que están previstos incrementar como, por ejemplo, los relativos al aumento del combustible. Después de esos diez años que logramos una estabilidad en el mercado, el uso del transporte aumentó muy poco. Estamos hablando de que después de haber perdido un 36% del mercado, en estos últimos dos años hemos tenido un 5% de recuperación. Tenemos previsto que

en el 2006 -ya tenemos algunos números del primer cuatrimestre- vamos a terminar bien equiparados en estas condiciones que tenemos, o si hay un aumento no va a superar el 1,5%. Tenemos claro que hay una actividad muy sensible a lo que es el precio de su producto y que, de alguna manera, debemos tratar de ver la forma de no incrementarlo y definir si el transporte público merece la elaboración de políticas para promoverlo. Promover el transporte público no es promover a las empresas sino tratar de generar mejoras en el medio ambiente, de democratizar los espacios públicos de Montevideo, es decir, generar muchísimas cosas que están alrededor del transporte que bien valen la pena pensarlas, y por eso lo estamos proponiendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la exposición ha sido muy clara y la Comisión se queda con la visión de cómo afectan estas dos modificaciones al IVA y al aporte patronal a la empresa CUTCSA, y eventualmente al sector.

Resumiendo, recogemos tres tipo de propuestas vinculadas al IVA: una establece mecanismos para mantener la situación de hoy -el IVA va del 5% al 10% en el sector-, luego un mecanismo para neutralizar ese IVA y, otra refiere a incorporar esa diferencia pero licuarla en cuatro años a través de una aplicación gradual y, por último -supongo que complementaria- trata de establecer la posibilidad de que las empresas puedan descontar el IVA si, por ejemplo, compran boletos en cantidad para sus trabajadores.

Por otra parte, se observa que se mantenga la equidad en la tributación en cuanto al aporte patronal en un sector que está regulado en sus tarifas y tiene distinta naturaleza jurídica en las empresas que prestan el servicio. Creo que ustedes apuntan allí a que si se modificara el tratamiento de aporte patronal a las cooperativas, manteniendo el actual y no el de las sociedades, habría una tributación distinta en un sector regulado de igual manera. Creo que este es el resumen de las propuestas que han hecho y sobre las que luego tendremos que trabajar.

SEÑOR MUJICA.- Más allá de que después tendremos la versión taquigráfica y el resumen del señor Presidente, sería también conveniente contar con las propuestas por escrito que requieren de cierto detalle, porque una cosa es decir gradual y otra es describir la graduación que se pretende. Me parece importante contar con algún material de la empresa que nos permita trabajar sobre una propuesta concreta en cada uno de los ítemes.

SEÑOR SALGADO.- Voy a hacer llegar a la Presidencia para que se distribuya a todos los integrantes de la Comisión un trabajo que hemos hecho planteando la forma de incluir nuestras aspiraciones en la reforma tributaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto, eso será de mucha utilidad.

SEÑOR ASTI.- Nos gratifica que ustedes estén aquí y que podamos escuchar la opinión de una empresa que tiene gran peso en el transporte colectivo de Montevideo.

Al requerimiento del señor Diputado Mujica quisiera agregar con respecto a los aportes patronales cuál es la situación anterior y actual de las distintas formas societarias en el transporte. Además, del problema que ya se mencionó en esta sesión, hay otro relativo a cómo se aporta por los patrones que trabajan. Creo que podría ser ilustrativo también tener en cuenta cómo se realiza el aporte de los patrones que trabajan, es decir, si se hace por ficto o por lo realmente percibido.

SEÑOR SALGADO.- Quiero hacer una aclaración. CUTCSA es una organización con sociedades de hecho donde sus patrones aportan por ficto. Se ha dicho por ahí que en las condiciones nuevas de la reforma tributaria quedaría en mejores condiciones que las cooperativas o que habría una equidad. Ello no es así. La inquietud es buena y vamos a hacer los números. Reitero: no es así porque si bien CUTCSA y sus propietarios aportan por el ficto, también reciben del Estado de alguna manera por lo que aportan. Cuando un propietario de CUTCSA se jubila la jubilación es mucho menor que alguien de otra empresa que está aportando por lo real. También el propietario de CUTCSA tiene que hacer un aporte especial porque no tiene derecho a DISSE. Por lo tanto, CUTCSA tiene y administra un fondo de seguro de enfermedad propio para atender los casos de accidentes y demás. Eso lo administra CUTCSA y el aporte lo está haciendo el propietario a ese fondo. Además, los propietarios de CUTCSA

no tienen el beneficio del 9,2 de los siete años de beneficio por los seis trabajados; no lo perciben pero tampoco lo pagan. Hay organizaciones que por su conformación no lo pagan por aportes patronales pero perciben el beneficio del 9,2, como es el caso de las cooperativas.

Además de no tener DISSE, por ejemplo, no tienen seguro de paro. Vamos a hacer todas esas comparaciones. Lo que no se paga por un lado se paga por el otro, pero también si no se paga al Estado tampoco se obtienen los beneficios que deberían tener.

En cuanto a los servicios bonificados, es una diferencia bastante importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión queda a la espera de todo ese material que será de mucha utilidad y se distribuirá.

Agradecemos la visita de la empresa CUTCSA a esta Comisión.

(Se retira de Sala una delegación de la empresa CUTCSA)

(Ingresa a Sala una delegación de la gremial única del taxi)

——Tenemos el gusto de recibir a la gremial única del taxi, que ha solicitado entrevista para referirse a la reforma tributaria a estudio de esta Comisión. Damos la bienvenida a los señores Oscar Dourado, Presidente, Mario Soca, Secretario, Héctor González, Prosecretario, Alberto Gómez, Tesorero, Heber Laurito, Vocal, y a los integrantes del gremio, señores Hagop Panosian, Ernesto Dines, Jorge Bortachi, Jorge Startáni, Carlos Tellechea, Héctor Tellechea, Jorge Catelli, Marcelo Saporiti, Ruben Domínguez, Ruben Startari, Héctor Gómez y Javier Fardin.

SEÑOR DOURADO.- Como verán, algunos de los que están aquí presentes dejaron el taxímetro a una cuadra de aquí para poder acompañarnos, sabiendo que estamos en una etapa de reforma tributaria. Las preocupaciones son muchas y eso es lo que nos trae acá.

Hace varios años los legisladores y el Gobierno entendieron que en el taxímetro, al igual que en otros sectores cooperativos, merecíamos tener la exoneración de aportes patronales, llevándolos a cero. Esto fue un alivio importante, tanto que nos aseguró la supervivencia en el peor momento del país y hoy nos permite seguir trabajando, a pesar de los aumentos de combustibles, que sabemos que son inevitables; nadie puede hacer magia. Esa exoneración de aportes nos permitió trabajar y se basó en el principio de equidad. En nuestra actividad había quienes tenían exoneración de aportes y quienes no lo tenían. En una misma actividad todos los sectores cooperativos sí lo tenían, pero no así los taximetristas. Los legisladores y el Gobierno, basados en ese principio de equidad, nos dieron esa mano tan indispensable, que hoy vemos con temor que puede cambiar.

El aumento de combustibles se nos ha quedado con nuestra rentabilidad y ha hecho peligrar nuestra existencia. Antes el gasoil significaba el 11% del ingreso bruto de nuestra actividad y hoy es más del 35%, superando ampliamente el salario, que representa del 27% al 29%. Se nos queda una tercera parte en la parada del taxi, una tercera parte en el empleado y una tercera parte en la microempresa. Esa tercera parte nuestra es la que destinamos a nuestra familia y la que ha tenido la mayor pérdida, porque no podemos dejar de pagar nuestras cuentas, y así lo hacemos fielmente.

Nuestro pedido es que no se quite la exoneración de aportes patronales al taxímetro, y lo decimos basamos en varios elementos. En el transporte no nos podemos optimizar comprando tecnología y sustituyendo mano de obra. Detrás de un volante siempre hay un trabajador. En todas las ramas del transporte, cualesquiera sean, es indispensable la presencia del ser humano. Por mejor tecnología que se desarrolle en el futuro, no podemos sustituir mano de obra. Tanto es así que en un momento en que todas las empresas tienden a sustituir mano de obra, y el puesto de trabajo es algo muy preciado, tenemos que favorecer aquellas empresas del tipo que sea que den mano de obra. Agregando el aporte patronal no vamos a favorecer más puestos de trabajo, que sabemos que es la aspiración de este Gobierno y de todos los uruguayos. Sin lugar a dudas, habría que aliviar a quienes dan mano de obra. Por ejemplo, el taxímetro de Montevideo, para generar US$ 4:500.000 mensuales que hacemos de caja, con los 3.000 taxímetros que tenemos, damos manos de obra a 7.900

empleados. No hay ninguna otra actividad en Montevideo que tenga esta relación de facturación-ocupación de mano de obra. Representamos tres o cuatro veces lo que significarían las papeleras que se van a instalar en Uruguay, que ¡ojalá lo hagan! Estamos desde toda la vida acá, siempre hemos dado mano de obra y esta exigencia de pagar un aporte patronal hace peligrar nuestra actividad. Hay otros sectores cooperativos que se desarrollan en el transporte que están exonerados y no estamos en contra de ellos; es más, se tendría que extender esa exoneración a los que no la tienen, porque el transporte es el que da más mano de obra. Todas las ramas del transporte en el Uruguay, ya sea de carga, de pasajeros, de aviación, superan los cien mil puestos de trabajo. Si no incentivamos a que se generen puestos de trabajo y agregamos aportes patronales, vamos a tener más desocupación. Hay empresas que pueden facturar US$ 1:000.000 con una factura, un empleado y una computadora. En el taxímetro, para facturar en Montevideo US$ 4:500.000 se precisan 7.900 empleados. En todo el país somos 5.500 taximetristas. Estamos en el eje de los 11.000 empleados solamente en el taxi, afectados directamente, en los dos turnos. Entonces, es de importancia esta exoneración.

Por otra parte, nos preocupa el impuesto a la renta. Hay actividades en las que se mezcla el capital y el trabajo, pero en el taxímetro, que es casi personal, el capital es la herramienta, que es indispensable para hacer la tarea. Quiere decir que no es una inversión de capital; no estamos acostumbrados a tomar créditos, no marcamos ganancias en proporción a las inversiones que hacemos. Nuestra inversión es el trabajo, que es incierto y que hacemos todos los días; somos más ambulantes que los ambulantes. Si comparáramos nuestra actividad con las de las ferias que se instalan en la calle Fernández Crespo o en las terminales de ómnibus cerradas, nuestro trabajo es más ambulante que el que desarrollan esas personas que tienen un negocio establecido y están muchos años en un mismo lugar, pagando un monotributo, que es lo que reclaman los taximetristas del interior y también de Montevideo. Queremos pagar menos para poder llevar un pesito más a nuestras familias.

El impuesto a la renta es una preocupación que tenemos, al igual que el Impuesto al Patrimonio. Nos han permitido volver al literal E), que fue lo que nos posibilitó sobrevivir. Cuando subieron tanto los combustibles, estos se quedaron con la ganancia del taxímetro. Nuestra actividad, a diferencia de otras, es incierta. Cuando movemos un taxi, no lo hacemos ocupados. Un ómnibus tiene una línea, ya sabe cuánta gente va a subir, a veces se consocia con otras empresas y sin desmerecer el servicio, larga un ómnibus en lugar de dos. Y está bien, porque el combustible es un elemento de peso para todos los uruguayos. Los ómnibus pueden racionalizar y optimizar sus servicios, pero los taxis no. Nosotros salimos a buscar el viaje perdido todos los días y no sabemos si vamos a hacer diez o doce viajes; por eso la incidencia del combustible es mucho más importante. Los remises ya tienen el viaje prefijado y lo mismo sucede con el transporte escolar y con el de carga, porque el camión se mueve cuando está cargado, pero el taxímetro de arranque está desocupado. Antes el 70% de los viajes los hacíamos ocupados y el 30% libre; ahora es a la inversa. Vamos con cera ficha a la casa de los clientes. ¿Por qué hacemos ese esfuerzo si a veces el recorrido para ir a buscar un cliente es más largo que el que desarrollamos en actividad? Lo hacemos porque tenemos la certeza de un viaje. No importa caminar veinte cuadras si sabemos que después vamos a estar ocupados. Ahora parece que en Montevideo hubiera más taxis que nunca, pero siempre somos tres mil desde el año 1994, cuando se otorgaron seiscientos permisos. Parece que somos más porque tenemos menos laburo; entonces, molestamos en las esquinas y en los hospitales, porque la gente no quiere mover el auto, ya que eso significa pagar combustible. Esa es la realidad de nuestro sector.

Por estos motivos insistimos en esos elementos tan importantes, como la exoneración del aporte patronal, que nos dio la seguridad de no perder puestos de trabajo -aun en plena crisis mantuvimos la cantidad de gente ocupada y eso es importante-, y el impuesto a la renta, que nos preocupa muchísimo. No hay de dónde sacarlo, no hay gordura en el taxímetro. Estos dos elementos nos harían peligrar nuestra existencia. Tengan ustedes en cuenta que nuestra administración es de carácter doméstico y netamente familiar. Detrás de cada taxi hay familias y, de acuerdo con la legislación de Montevideo, nadie puede tener más de cinco taxímetros, y en el interior dos o tres, dependiendo del departamento; y en algunos solo se otorga un permiso. Detrás de cada taxímetro hay dos familias involucradas. Vemos con temor y gran preocupación ese cambio que nos obligue a realizar un aporte patronal que, en lugar de generar empleo, que es lo que necesitamos todos los uruguayos, genere desempleo.

Debemos tener en cuenta que cuando hablamos de un alivio en el transporte, es un alivio para 3:000.000 de uruguayos. El 30% del valor de los productos que consumimos en nuestras casas es por el combustible. Cuando hablamos de gasoil productivo -que lo vemos con muy buena cara- y de un alivio en el transporte, hablamos de un alivio para todos los uruguayos, para aquellos que tienen que trasladar productos y que tienen

que ir a trabajar. El ómnibus y el taxi representan el consumo final, porque lo consumen los trabajadores; es una realidad. Nosotros somos un suplemento del transporte colectivo. Llevamos a la gente hasta las terminales o las trasladamos de allí hasta sus casas. Muchas veces somos un elemento de seguridad para quien vive en un barrio inseguro, que hace un recorrido más largo en el ómnibus y luego llega hasta su casa en un taxi y nos pide que esperemos hasta que prenda la luz o ingrese a su casa, porque en Montevideo todos estamos entre rejas.

El taxímetro también hace de ambulancia o de patrullero cuando no hay servicios públicos; asimismo, estamos presentes en las zonas rojas, en las zonas marginadas. Sabemos que hacemos un trabajo social importante que nos agrada, nos llena de orgullo y nos satisface, pero precisamos hacer una economía para poder mantener nuestra actividad y nuestras familias. Muchos taximetristas se fueron durante la crisis para poder seguir pagando la cuota del banco, y así lo hicieron, y no tuvimos que lamentar pérdida de permisos o de fuentes de trabajo.

Les pido a los legisladores que nos garanticen que vamos a poder seguir trabajando de esa forma. Fíjense la importancia que tiene el transporte cuando hablamos de la ocupación. ¿Cómo quisieron parar al Uruguay? Con un piquete en el puente Fray Bentos-Puerto Unzué. ¿Qué cosa peor se le puede hacer a un país que pararle el transporte? No hay nada peor. Los argentinos podrían haber manifestado en una plaza, en una avenida o haber hecho carteles, pegatinas, salir en la prensa, pero no; poca gente se puso en una carretera y nos impidieron, a los uruguayos, trasladarnos.

El trasladarse es lo más importante. El éxito del hombre lo tuvo a partir de la rueda; si será importante el transporte. Por eso les pido que cuando se hable del transporte se piense en el progreso que se trajo a todas las civilizaciones desde el momento en que se inventó la rueda. Piensen que donde hay una rueda hay un hombre detrás. Es indispensable que sigamos manteniendo el criterio contributivo y las exoneraciones. En nombre de aquellos que no tienen exoneraciones patronales, les pido que sí las tengan, para favorecer al transporte, porque de esta forma se va a favorecer la ocupación en Uruguay.

SEÑOR SOCA.- Quería complementar lo que ha dicho nuestro Presidente Dourado, que ha vertido claros conceptos.

Voy a referirme en particular al Impuesto a la Renta de la actividad económica, pues tal vez puede no haberse comprendido cuál es la teoría que manejamos.

La actividad del taxi es netamente de carácter personal y no se concibe la realización de la tarea sin la persona. Además, la característica en todo el país es la de empresas unipersonales y con un objetivo tirando a más al hablar de empresas, porque en realidad estamos hablando de trabajo que se realiza mediante el vehículo. En todo el país, por disposiciones reglamentarias, no existen empresas que puedan acumular permisos y, por lo tanto, haga una explotación de capital y por allí tengan una renta. Lo que hay es el desarrollo de una actividad personal que genera ingresos del trabajo. Acá no estamos hablando de que nuestro sector sea una isla y no contribuya con el país como los demás sectores. Entendemos que es de justicia que aportemos el Impuesto a la Renta Personal, con las características que esta tiene. Nuestra labor es como la del odontólogo, que alguno en la teoría podría decir que combina capital y trabajo porque tiene un sillón, un equipo. Pero, ¿para qué tiene todo eso? Para realizar su actividad. Nosotros con el taxi realizamos nuestra actividad, que es el traslado, nada más ni nada menos, de lo más importante que hay en la naturaleza, que son los seres humanos. Por tanto, en ese aspecto planteamos a esta Comisión que debe interpretarse que nuestra actividad esté comprendida en ese régimen por los argumentos que venimos esbozando. Lógicamente que somos conscientes de que dentro del transporte, en otras modalidades, puede existir otro tipo de interpretación, pues estamos hablando de transporte colectivo no individual y las organizaciones pueden manejar mejores criterios de organización y de eficiencia que apunten a generar rentabilidades, etcétera. Pero en el caso específico del taxi, entendemos que deberíamos estar comprendidos en la tributación que grava el Impuesto a las Retribuciones Personales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero manifestar que la exposición del señor Presidente de la organización ha sido muy clara como es habitual y exime a la Comisión de mayores comentarios.

Simplemente, quisiera saber si esta nueva tributación que incrementa costos, a juicio de ustedes, estos se trasladan a la tarifa o se absorben por la empresa.

SEÑOR DOURADO.- No podemos tocar más las tarifas, porque cuando lo hacemos, alejamos al usuario del taxímetro. Nosotros estamos en la búsqueda del viaje perdido. No debemos olvidar que el taxi estaba en el eje de los treinta viajes, 1.200 fichas, que era lo acostumbrado en un turno de doce horas de trabajo y hoy estamos en los catorce viajes, 600 o 700 fichas. La solución no puede pasar por la suba de tarifas. Si se hiciera realidad que tenemos que pagar el 7% de aporte patronal, tendríamos que buscar alguna exoneración impositiva que nos permitiera absorber ese porcentaje, porque de otro modo, nos tendríamos que trasladar a la informalidad. Este aumento, esta carga impositiva, lo que va a generar es más informalidad en nuestro sector y menos trabajo. Esa es la realidad.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- A partir de la reforma tributaria, ustedes tienen problemas con la exoneración del aporte patronal y, además, van a pagar Impuesto a la Renta. ¿Cuál es el problema ahí? ¿El problema es con la tasa, con el mínimo? ¿Quieren un mínimo no imponible por trabajador? ¿Cuál es el sistema que ustedes proponen?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería bueno tener claro cuál es la situación actual.

SEÑOR DOURADO.- Hoy estamos exonerados del aporte patronal, que nos dio una gran mano para poder sobrevivir y del Impuesto a la Renta, porque no tenemos renta, y del Impuesto al Patrimonio, del que antes teníamos el anticipo. Esto nos alivió mucho y nos dio la posibilidad de no perder ocupación, pero si mañana la renta se tuviera en cuenta por la facturación del taxímetro -el 35% de lo que recaudamos es gasoil, y va "in crescendo"-, y no por un ficto de aportación -por el que estamos discutiendo y peleando el dueño del taxi cuando sale a trabajar- la situación sería otra. Los dueños de los taxis lo que hacemos en las primeras horas del día es acondicionar el vehículo para que el trabajador tenga una buena jornada en la noche. Hacemos cambios de aceite, reparamos alguna rotura, etcétera. A veces, el propietario del taxi paga una aportación a la seguridad social por un salario que no recibe; hoy sucede así. Eso nos implicaría a nosotros un Impuesto a la Renta por un salario que no recibimos y por una renta que no tenemos.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- En el Impuesto a la Renta hay un mínimo no imponible y el trabajador no va a pagar sobre él.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos un mínimo no imponible en el Impuesto a la Renta de la Persona Física y creo entender que ustedes se refieren a la Impuesto a la Renta de la actividad empresarial.

SEÑOR MUJICA.- Quisiera saber si están en conocimiento de una propuesta que nos acaba de hacer la empresa CUTCSA, por la cual se cambia la tributación del gasoil; IMESI se lo cambia por IVA para permitir el descuento. ¿Ustedes han considerado esa propuesta y saben qué impacto tiene?

SEÑOR DOURADO.- Quiero explicar a ustedes como taxista que el taxi no es una empresa. El taxímetro es una herramienta de trabajo con una familia atrás, y factura mucho menos que un kiosco en una esquina de Montevideo, que un puesto en una feria artesanal; además, tenemos mucho menos caja y mucho más responsabilidad en lo que refiere al Banco de Seguros del Estado, Banco de Previsión Social, Dirección General Impositiva y mantenimiento de la unidad. No somos una empresa; somos un puesto de trabajo. Mi papá me decía siempre -y hoy lo comprendo más que nunca porque tengo la responsabilidad de mi familia- que el dueño de un taxi es un trabajador con responsabilidades, con obligaciones; no es un empresario. Y el taxista que piense de una manera diferente está equivocado y no va a pagar a la Impositiva ni el BPS. El dueño de un taxímetro es un trabajador con responsabilidades y obligaciones muy pesadas. En cualquier actividad un trabajador se lleva su salario, y es de él, cobra aguinaldo, licencia y salario vacacional. Pero, el dueño de un taxi muchas veces tiene que postergar a su familia. Voy a dar un ejemplo y no es porque uno se sienta desmerecido. Hoy, el dueño de un taxi tiene que hacer atender a su familia en los hospitales; hemos formado parte de quienes tienen que ir a atenderse allí. Eso no me preocupa porque yo hasta los 12 años me atendía en el Hospital de Clínicas y las primeras muelas me las arreglaron en la Facultad de Odontología, porque mi

viejo tenía un taxi y eran los recursos que había. Pero, el desarrollo económico que había en este país nos permitía a todos tener una mutualista, que hoy el que tiene un taxímetro y dos o tres gurises no la puede pagar. Eso nos preocupa porque estamos agrandando el problema que tiene la salud pública, pues cuanto más gente vaya a los hospitales, menos recursos va a haber para quienes más lo necesiten. Esa es una realidad.

SEÑOR SOCA.- En primer lugar, quiero reiterar que en el transporte existen distintas modalidades. Nuestra modalidad es la del transporte individual y, por lo tanto, la actividad del taxi es ambulante; nosotros no estamos fijos en un lugar como -ya lo hemos reiterado- los que se dicen ambulantes; están siempre en el mismo lugar, y las Comisiones y las leyes respectivas los siguen considerando como ambulantes cuando no lo son. Pero el tema no son ellos, somos nosotros.

Nosotros somos una micro de micro empresa; es el propietario con un colaborador, a veces con un colaborador y medio. ¿Por qué? Porque hay que cumplir el servicio los trescientos sesenta y cinco días del año las veinticuatro horas. Así ocurre acá en Montevideo y en gran parte del país.

¿Cuál es la situación actual? Hoy nos encontramos comprendidos en un régimen de pequeña empresa y, por lo tanto, pagamos un valor fijo de $ 1.380 por mes, mientras que antes pagábamos un valor superior a este por una renta que no teníamos. Entonces, empezamos a tener problemas de denominación. Porque si se denomina Impuesto a la Renta se está presuponiendo que hay una renta. Pero, el sistema que hoy nos rige establece que aunque no haya renta hay un mínimo que pagar. Cuando estábamos comprendidos en ese impuesto, se interpretaba que el cambio de la unidad estaba gravado con IVA, pero que el IVA de compras no lo podíamos compensar con el IVA de ventas y, entonces, ese IVA de desafectación era un costo para nosotros. Si alguien después de toda una vida de trabajo vende su fuente de trabajo, esa estaba gravada con IVA. El "Chicho" estaba presente.

En el Gobierno anterior hubo una crisis y se aplicó el IVA al transporte de personas. Nuestro gremio defendió en todo el país no estar comprendido en el régimen del IVA. ¿Por qué? Por varias razones. En primer lugar, el cien por ciento de nuestros clientes es el consumidor final, por lo que incrementar nuestra tarifa con el Impuesto al Valor Agregado es salir del mercado completamente. Pero además, si a esa unidad, a esa microempresa le agregamos el sistema del IVA, tendrá que contratar un contador para liquidarlo. Vamos a tener que contar con toda la documentación de las compras, de las ventas, de un IVA ventas que, reiteramos, no se pueden trasladar.

Somos conscientes de que otros sectores del transporte hoy tienen un costo menor en el gasoil. Nuestra microempresa paga en todo el país $ 22.70 el litro de gasoil. Como ustedes saben, el transporte de carga y el de pasajeros tienen un IVA que descuentan. Con esto no estamos diciendo que se les deban sacar los beneficios a ellos; estamos diciendo que nosotros, que somos los más pequeños, somos inflexibles en el tema de la mano de obra y sabemos que algunas empresas no son tan eficientes como otras en el tema de la ocupación. Por ejemplo, la relación ómnibus-cantidad de personal ocupado. En nuestro caso, como dije, pagamos $ 22,70 el litro de gasoil, por lo que vemos con buenos ojos todo lo que signifique un abaratamiento del costo del gasoil, y por eso hemos apoyado públicamente el gasoil productivo. Es más: hemos convencido a nuestros colegas de remises y vehículos escolares a ser audaces por el país y les hemos planteado a todos ir a la nafta, porque el país importa más gasoil del que produce, hay divisas que se nos van y nafta que la vendemos a un precio que ustedes conocen mejor que nosotros. Sin lugar a dudas, sería muy bueno para el país contar con una política de largo plazo, como ocurre en el mundo. ¿En el resto del mundo los taxis son a gasoil o a nafta? Son a nafta. Entonces, tenemos que tener en cuenta el gas que vendrá al país en el futuro. No hay que pensar solo en este año o en el que viene, debemos pensar esto en términos de diez, quince o veinte años; tenemos que ir a ese combustible.

Cuando se nos pregunta concretamente cuál es la propuesta de los amigos de CUTCSA, debemos decir que no la conocemos, pero todo lo que signifique un abaratamiento de los costos, bienvenido sea. También tengamos cuidado de querernos mezclar en un andamiaje burocrático en que el costo por unidad supere el beneficio. Por eso hemos dicho reiteradamente que el sistema del IVA no es el más adecuado para nuestro sector. Por ejemplo, me pregunto ¿qué IVA compra va a tener el taxi de Vichadero? Nos hacemos estas preguntas porque por la actividad gremial recorremos el país.

Entendemos -como dijimos al principio- que nuestro sector tiene que contribuir. Nosotros no estamos diciendo que no se contribuya pero vaya si lo estamos haciendo, por ejemplo, con la carga del IMESI en el gasoil.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda agradece la visita y la participación de la gremial del taxi. Además, queremos solicitar -tal como lo hemos hecho con otras delegaciones-, que nos envíen en forma detallada los artículos que cuestionan o les afectan y sus propuestas, si las tienen, para sustituir su texto. Lo hacemos con el fin de que este trabajo tan complejo y engorroso no deje de lado artículos que están concatenados, ya que a veces pensando en uno se olvidan otros que se vinculan a él. Por lo tanto, sería muy útil para la Comisión que nos acercaran un memo muy sintético y concreto marcando los artículos que ustedes entienden merecen observaciones, de acuerdo a lo que han manifestado. Con eso trabajaremos y, eventualmente, podremos volver a convocarlos formal o informalmente, según el trabajo de la Comisión.

Se levanta la reunión.